



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 74]

नई दिल्ली, सोमवार, मई 29, 2000/ ज्येष्ठ 8, 1922

No. 74]

NEW DELHI, MONDAY, MAY 29, 2000/JYAISTHA 8, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 29 मई, 2000

सं. टीएएमपी/2/97-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार लंगरगाह शुल्क की अनुसूची को संशोधित करने के मुंबई पत्तन न्यास के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/2/97-एमबीपीटी

मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

आवेदक

आदेश

(मई, 2000 के 12वें दिन को पारित किया गया)

इस प्राधिकरण ने संयुक्त टॉवेज और पायलिटिज प्रभारों के संशोधन के लिए मुंबई पत्तन न्यास के एक प्रस्ताव पर विचार किया था और 27 अक्टूबर, 98 को एक आदेश पारित किया था। पोत-संबद्ध प्रभारों में 10 प्रतिशत वृद्धि का अनुमोदन करते समय हमने लंगरगाह प्रभार की लेवी में वृद्धि करने के एमबीपीटी के प्रस्ताव को स्वीकार नहीं किया था। उक्त आदेश में शामिल प्राधिकरण के निर्णयों का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) 10 प्रतिशत वृद्धि के प्रस्ताव का अनुमोदन किया जाता है ।
- (ii) अंशों के पूर्णांकन के लिए प्रस्ताव का अनुमोदन नहीं किया जाता है ।
- (iii) लंगरगाह प्रभार की लेवी में प्रस्तावित वृद्धि बहुत अधिक पाई गई है ।

इसी प्रकार, लंगरगाह में 'निःशुल्क दिवसों' में प्रस्तावित कमी भी बहुत अधिक है । चूंकि, प्रस्तावित कमी तदर्थ है और इसका कोई तर्काधार नहीं है, तब 10 से 5 तक (और 3 नहीं) कम करना, विशेषकर प्रभार में प्रस्तावित वृद्धि की पृष्ठभूमि में पर्याप्त होगा ।

'जबकि लंगरगाह में भीड़-भाड़ को कम करने का उद्देश्य प्रशंसनीय है, तब बेहतर स्थिति वाले लंगरगाहों और अन्य लंगरगाहों में भेद करना वांछनीय होगा और तदनुसार विभेदक प्रभार लगाने होंगे । उदाहरणार्थ, पत्तन मुख्य हार्बर चैनल के दोनों ओर तथा डॉक के निकटवर्ती लंगरगाहों के लिए उच्चतर दर और कम 'निःशुल्क अवधि' तथा अन्य लंगरगाहों के लिए कम दर के साथ 'निःशुल्क अवधि' निर्धारित करने पर विचार कर सकता है ।

एमबीपीटी को तदनुसार अपना प्रस्ताव पुनः तैयार करना होगा ।

इस बीच, यह सुनिश्चित करने के लिए कि पत्तन को उसकी न्यायसंगत राजस्व आय की हानि न हो, आधी दर पर एक संशोधित लंगरगाह प्रभार लगाने के प्रस्ताव का एक अंतरिम व्यवस्था के रूप में अनुमोदन किया जाता है । अन्य शब्दों में अब यह 6ठे दिन से 30वें दिन तक 10 पैसे अथवा एक अमरीकी सेंट प्रति जीआरटी प्रतिदिन और उसके पश्चात् दुगुनी दर पर प्रति जीआरटी प्रतिदिन होगा ।

2. तदनुसार, एमबीपीटी ने लंगरगाह शुल्कों की समीक्षा करने के लिए एक संशोधित प्रस्ताव भेजा है । संशोधित प्रस्ताव में लंगरगाहों को उनकी गहराई और उपयोगिता के अनुसार समूहों में बांटा गया है । समूह (क) में कार्गो कार्य के लिए अधिक प्रयोग किए जाने वाले गहरे लंगरगाह शामिल हैं; समूह (ख) में मरम्मत के लिए और छोटे जहाजों द्वारा कार्गो कार्य के लिए सामान्यतया प्रयोग किए जाने वाले थोड़े उथले लंगरगाह शामिल हैं; और समूह (ग) में छोटे जहाजों और स्वतः प्रोपल वाले बार्ज द्वारा प्रयोग किए जाने वाले उथले लंगरगाह शामिल हैं । यह प्रस्ताव मुंबई पत्तन के न्यासी बोर्ड द्वारा 27 जुलाई, 99 को आयोजित इसकी बैठक में अनुमोदित किया गया था ।

3. निर्धारित कार्यविधि के अनुसार प्रस्ताव विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं को परिचालित किया गया था । उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

भारतीय नौवहन निगम (एससीआई)

- (i) मुंबई पत्तन में स्थितियों और उसके लंगरगाह क्षेत्र में अपार परिवर्तन हुआ है। वास्तव में, वर्ष 1999 में स्थिति यह थी कि पत्तन का लंगरगाह क्षेत्र पत्तन में यातायात के घटे हुए स्तर के कारण वस्तुतः रिक्त था। यहां तक कि मानसून की अवधि के दौरान पत्तन में कोई भीड़-भाड़ नहीं थी। यह संभव है कि मुंबई पत्तन वर्ष 2000 के दौरान व्यापार में उछाल देखेगा जिसके कारण लंगरगाह बर्थ में भीड़ हो जाएगी।
- (ii) 100 प्रतिशत के लंगरगाह शुल्क के संशोधन की दिनांक 30.11.98 को टीएमपी द्वारा अनुमति दी गई है। निःशुल्क दिवसों को 10 दिनों से घटाकर 5 दिन कर दिया गया है (50 प्रतिशत कमी)।
- (iii) अगर टीएमपी, एमबीपीटी के संशोधित प्रस्ताव से सहमत होता है तो इसका अर्थ दो वर्षों की अवधि में दरों की 200 प्रतिशत वृद्धि होगा।
- (iv) यह सुझाव दिया जाता है कि क्रम सं० 'क' 1 (क) और 1(ख) के अधीन लंगरगाहों के लिए प्रभार क्रमशः 4थे दिन से 30वें दिन तक 7.5 पैसे प्रति जीआरटी और 0.75 अमरीकी सेंट प्रति जीआरटी प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए नियत किया जाए। 30वें दिन के लिए और उसके आगे प्रभार क्रमशः 15 पैसे प्रति जीआरटी और 1.5 अमरीकी सेंट प्रति जीआरटी प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए नियत किया जाए।
- (v) दरों को टीएमपी के आदेश की अधिसूचना के दिन से 2 वर्षों से अनधिक अवधि के लिए अपरिवर्तित रहना चाहिए।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) "क" के अधीन टिप्पणी में लैश बार्ज के संदर्भ के स्पष्टीकरण की आवश्यकता है, क्योंकि इसका दुरुपयोग हो सकता है। लैश बार्ज अपने नाम के अधीन लैश बड़े पोत (मदरशिप) के साथ प्रचालित हो सकता है, जब वह आयात/निर्यात की सूचना दे रहा हो। "क" के अधीन "लैश बार्ज" का संदर्भ केवल नाम में किया जा रहा है। बड़े पोत (मदरशिप) ने लैश बार्ज को स्थानीय प्रचालकों को बेच दिया है, जो उनका प्रयोग अब मुख्यतः डम्ब बार्ज के रूप में करते हैं। इसलिए, नियमित लैश बार्ज प्रचालन पर रियायत के बिना विचार करना होगा और प्रतिस्पर्धियों के रूप में व्यर्थ दोहरा लाभ प्राप्त करने से बचाने के लिए पोतों के समान माना जाए।
- (ii) "ग" के अधीन टिप्पणी सख्त है। उन्हें भी पार्टियों की मांग की पूर्ति के लिए मद 'ख' के अनुसार प्रभारित किया जा सकता है।

कन्टेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

कन्टेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन की ओर से इस प्रस्ताव पर कोई टिप्पणी नहीं है।

4. एससीआई और आईएनएसए से प्राप्त टिप्पणियां पृष्ठभूमि संबंधी जानकारी के रूप में एमबीपीटी को भेज दी गई थीं। इस संबंध में एमबीपीटी की और टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) एससीआई का कथन कि लंगरगाह स्थलों का मुंबई आदि में कम उपयोग किया जाता है, स्वीकार्य नहीं है। अप्रैल, 1999 से नवम्बर, 1999 तक पत्तन ने कुल 2655 पोतों का प्रहस्तन किया है, जिसमें से 218 का कार्गो प्रचालन जारी था। यहां तक कि मानसून की अवधि के दौरान पोतों ने माल उतारने का कार्य किया है।
- (ii) टीएएमपी द्वारा वर्ष 1998 में अनुमोदित लंगरगाह शुल्क में संशोधन जैसा एससीआई द्वारा कहा गया है 100 प्रतिशत नहीं था। प्रतिदिन की एक नियत दर से इसे जीआरटी के आधार पर तैयार किया गया था। यह वृद्धि 24000 जीआरटी से अधिक के बड़े पोतों के संबंध में ही 100 प्रतिशत होती है। प्रस्तावित दरों में ये प्रभार यहां तक कि कतिपय लंगरगाहों के संबंध में मौजूदा दरों से भी कम हैं। एससीआई का कथन कि अनुमोदित प्रस्तावित दरों से दो वर्षों के भीतर 200 प्रतिशत तक की वृद्धि हो जाएगी, सही नहीं है।
- (iii) लंगरगाह स्थलों की वाणिज्यिक उपयोगिता का विश्लेषण करने के बाद प्रभारों का निर्धारण किया गया है। ये प्रभार पोतों के रुकने के लिए अनुमत्य निःशुल्क अवधि के जो समुद्री यात्रा अथवा बर्थिंग की औपचारिकताएं पूरी करने के लिए पर्याप्त हैं, व्यपगत होने के बाद वसूली योग्य है। वास्तव में, निष्क्रिय पोतों पर उनके द्वारा कब्जा किए गए लंगरगाह स्थल के वाणिज्यिक उपयोग के अनुसार अधिक प्रभार लगाया जाए।
- (iv) निकट भविष्य में, गहरे ड्राफ्ट की आवश्यकता वाले बड़े जहाजों का मुंबई हार्बर में आगमन हो सकता है। चूंकि, पोतों को गोदी के भीतर बर्थ नहीं किया जा सकता इसलिए, उन्हें मध्यधारा में कार्गो का निपटान करना होगा। ऐसे पोतों के विपथन को दूर करने और मध्यधारा में कार्गो के निपटान को प्रोत्साहित करने की दृष्टि से कतिपय निःशुल्क अवधि की अनुमति देने के बाद जीआरटी आधार पर दरें निर्धारित की गई हैं।
- (v) चूंकि, प्रभार जीआरटी आधार पर वसूली योग्य हैं, इसलिए बार्ज का आकार जितना छोटा होगा उससे उतनी ही कम राशि वसूली योग्य होगी और इस प्रकार जैसा आईएनएसए द्वारा बताया गया है, लैश बार्ज को अनुचित लाभ नहीं है। डम्ब बार्ज और लैश बार्ज के लिए दरें निर्धारित करते समय एमबीपीटी द्वारा सभी विधिवत विचार किए गए हैं।
- (vi) (ग) के नीचे टिप्पणी बार्ज और नौकाओं, जो मुंबई के अलावा अन्य पत्तनों को कार्गो के वहन के लिए माल उतारने के कार्य में संलग्न हैं, की निष्क्रियता को हतोत्साहित करने की दृष्टि से सम्मिलित की गई है। चूंकि, यहां इसमें निर्धारित प्रभार बार्ज के कार्गो प्रचालन में संलग्न रहते समय वसूल नहीं किए जाते, इसलिए इस प्रभार को लगाने के लिए खण्ड (ख) के अधीन लाने का आईएनएसए का सुझाव उचित नहीं होगा।

6. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई दिनांक 6 मार्च 2000 को मुंबई में आयोजित की गई थी । संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित बातें कही गई थीं :-

मुंबई पत्तन न्यास

- (i) पत्तन का प्रस्ताव टीएएमपी के आदेशानुसार है ।
- (ii) हम लंगरगाह को में भीड़-भाड़ कम करना चाहते हैं ।
- (iii) लैश बार्ज के बारे में कोई भ्रम नहीं है - डम्ब बार्ज जो बनता है, उसे लैश बार्ज के रूप में नहीं माना जाएगा ।
- (iv) 200 प्रतिशत की कोई वृद्धि नहीं हुई है । केवल 24,000 जीआरटी और उससे अधिक वाले अधिक राशि का भुगतान करेंगे अन्य नहीं ।
- (v) हमने तलकषण (ड्रेजिंग) पर काफी राशि खर्च की है । शिपिंग लाइन्स का अब बर्थ करने संबंधी उचित दृष्टिकोण होना चाहिए ।
- (vi) हम अपने लंगरगाह में घटिया पोतों की भीड़भाड़ नहीं करना चाहते । इसलिए, उच्च दरें प्रस्तावित हैं ।

भारतीय नौवहन निगम

- (i) लंगरगाह में भीड़-भाड़ बिल्कुल नहीं है ।
- (ii) निःशुल्क दिवसों में कमी और दरों में वृद्धि शिपिंग लाइन्स पर दोहरा बोझ डालती है ।
- (iii) हमें कोई आपत्ति नहीं है अगर पोतान्तरण बार्ज और एमबीपीटी में आने वाले बार्ज के लिए विभेदक दर हो । टिप्पणी 'ग' स्पष्ट नहीं है । इसे स्पष्ट रूप में कहा जाए ।
- (iv) यहां तक कि डम्ब बार्ज बनने के बाद लैश बार्ज टिप्पणी 'क' में उपबंधों का प्रयोग करेंगे (एमबीपीटी स्पष्ट करता है कि वह सख्ती से प्रमाणीकरण द्वारा कार्य करेगा) ।
- (v) लैश बार्ज बेड़ा लगाने के लिए भी कोई रियायत प्राप्त नहीं करेंगे । हम चाहते हैं कि टीएएमपी एक समरूप पद्धति विकसित करे ।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ

हम एससीआई के विचारों का पूर्णतः समर्थन करते हैं ।

कन्टेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन

पत्तन को प्रशुल्क बढ़ाने की बजाय लागतें कम करनी चाहिए ।

मुंबई एण्ड न्हावा शेवा शिप-इंटरमॉडल एजेंट्स एसोसिएशन

- (i) हम सीएसएलए के साथ सहमत हैं । लागतों को कम करने के लिए कुछ नहीं किया जा रहा है ।
- (ii) विभेदक दर की बिल्कुल आवश्यकता नहीं है । इसके कारण बिल संबंधी समस्याएं होंगी । कोई भीड़-भाड़ नहीं है । एमबीपीटी की एक दर होनी चाहिए ।
- (iii) जहाज लंगरगाह में निष्क्रिय खड़े नहीं रह सकते । भीड़-भाड़ की कोई संभावना नहीं है ।
- (iv) शिपिंग लाइन हमेशा समूहीकरण पर ध्यान दिए बिना सस्ते लंगरगाह में जाएंगे । (परंतु जैसाकि एमबीपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है, सस्ते कार्यस्थल मानसून की अवधि के दौरान कार्य नहीं कर सकते) ।
- (v) एमबीपीटी में कोई यातायात नहीं है । अगर जहाज लंगरगाह में आना चाहते हैं तो उन्हें प्रोत्साहित किया जाना चाहिए ।

7. इस मामले की जांच पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में और समग्र रूप से विचार करने के आधार पर निम्नलिखित स्थिति उभरती है :—

- (i) यह प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा इसके दिनांक 27 अक्टूबर, 1998 के पूर्व आदेश में दिए गए निर्देशानुसार प्राप्त हुआ है ।
- (ii) लंगरगाह में विभिन्न अवस्थानों को ड्राफ्ट कारक तथा साथ ही अवस्थान कारक (अर्थात् गोदी से समीपता और मुख्य हार्बर मार्ग के दोनों ओर) के संदर्भ में श्रेणीकृत किया गया है । प्रसंगवश, एमबीपीटी ने बड़े पोतों, जो गोदी में जाने योग्य नहीं हो सकते, के उभरते हुए यातायात के परिप्रेक्ष्य में ऐसे यौक्तिकीकरण की आवश्यकता मानी है ।
- (iii) एमबीपीटी में घटते हुए यातायात का हवाला देते हुए, एससीआई और आईएनएसए ने इस आधार पर कि लंगरगाह में भीड़-भाड़ बिल्कुल नहीं है, ऐसे यौक्तिकीकरण की आवश्यकता पर प्रश्नचिन्ह लगाया है । एमबीपीटी ने यह दर्शाने के लिए कि यह ऐसा नहीं है, आंकड़े प्रस्तुत किए हैं । अगर ऐसा ही है तो लंगरगाह में पोतों को रखने के लिए एक युक्तिसंगत व्यवस्था होने में कोई आपत्ति नहीं हो सकती । यह यातायात में घट-बढ़ पर ध्यान दिए बिना प्रचालन को सुगम और सरल बनाएगा ।

- (iv) विभेदक दरों से संबंधित व्यवस्था के तर्क पर प्रश्न उठाते हुए, एमएनएसए ने इंगित किया है कि पोत हमेशा सबसे सस्ते स्थल के विकल्प को चुनेंगे। इस धारणा का उद्देश्य स्पष्टतया दृष्टिगोचर है। जैसा ऊपर (ii) में इंगित किया गया है, समीपस्थ अवस्थान, ड्राफ्ट आदि जैसे कारकों के संदर्भ में विभेद लागू किया गया है। संकल्पित प्रणाली के भीतर पोतों का स्पष्टतया अपना विकल्प होगा। किसी पोत द्वारा अपने प्रयोजन और आवश्यकता के अनुसार सबसे सस्ता स्थल चुने जाने में आपत्ति करने की आवश्यकता नहीं है। इस परिप्रेक्ष्य में यह मानना भी संगत है कि कई सस्ते स्थल मानसून की अवधि के दौरान अप्रचालनीय बताए जाते हैं। इस प्रकार प्रस्तावित व्यवस्था, जिस पर एमएनएसए का ध्यान नहीं गया है, में तर्क है।
- (v) एससीआई और आईएनएसए ने संशोधन का उल्लेख अत्यधिक के रूप में किया है; वर्ष 1998 में 100 प्रतिशत की वृद्धि हुई और अब 100 प्रतिशत की दूसरी वृद्धि प्रस्तावित है। इस तथ्य को देखते हुए कि "निःशुल्क दिवसों" को भी घटाया जाना प्रस्तावित है, ऐसी अत्यधिक वृद्धि अवहनीय हो जाएगी।
- अपने उत्तर में जैसाकि एमबीपीटी द्वारा इंगित किया गया है, वर्ष 1998 में अनुमोदित लंगरगाह शुल्क में वृद्धि 100 प्रतिशत नहीं थी। प्रतिदिन एक नियत दर से इसे पोत के जीआरटी पर आधारित करके परिवर्तित किया गया था। यह वृद्धि केवल 24,000 जीआरटी से अधिक वाले बड़े पोतों के संबंध में ही 100 प्रतिशत होती है। विशेषकर प्रस्तावित दरों में ये प्रभार यहां तक कि कतिपय लंगरगाह स्थलों पर कुछ पोतों के लिए मौजूदा दरों से भी कम बैठते हैं।
- (vi) आईएनएसए द्वारा एक आशंका व्यक्त की गई है कि लैश बार्ज का डम्ब बार्ज में रूपांतरण उन्हें उपबंधों का दुरुपयोग करने का अवसर देगा। एमबीपीटी ने इस आशंका को नहीं माना है। उन्होंने विशेष रूप से कहा है कि डम्ब बार्ज के रूप में परिवर्तित लैश बार्ज को अनुचित लाभ लेने की अनुमति नहीं होगी। एमबीपीटी ने आश्वासन दिया है कि यह सख्ती से पोत के प्रमाणीकरण द्वारा कार्य करेगा। आईएनएसए ने इस विचार के अधीन यह आश्वासन स्वीकार किया है कि इसे लंगरगाह शुल्क की (संशोधित) अनुसूची में विशेष रूप से सम्मिलित किया जाएगा। यह एक उचित आवश्यकता है।
- (vii) आईएनएसए और एससीआई दोनों को प्रस्तावित टिप्पणी 'ग' के बारे में कुछ आपत्ति है। उनकी राय में उसके प्रावधान बहुत सख्त है; ऐसे मामलों को टिप्पणी 'ख' में भी शामिल करना बेहतर होगा। पुनः यह आशंका पर्याप्त रूप से इस स्पष्टीकरण के साथ एमबीपीटी द्वारा कम कर दी गई है कि विभेदक दर केवल 'पोतान्तरण बार्ज' के लिए प्रस्तावित की गई है; टिप्पणी 'ग' एमबीपीटी में आने वाले बार्ज को प्रभावित नहीं करेगी। एससीआई और आईएनएसए ने इस विचार के अधीन एक स्पष्टीकरण को स्वीकार किया है कि टिप्पणी 'ग' में ऐसा एक स्पष्ट कथन जोड़ा जाएगा। यह भी उचित आवश्यकता है।

(viii) “निःशुल्क दिवसों” में प्रस्तावित कमी पर भी आपत्ति है । परंतु, इसे आईएनएसए और एससीआई द्वारा उठाई गई अन्य आपत्तियों के कारण उचित नहीं कहा जा सकता । इस मुद्दे पर यहां तक कि दिनांक 27 अक्टूबर, 1998 का पूर्व आदेश पारित करते समय भी प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया था । उस आदेश ने लंगरगाह में भीड़-भाड़ कम करने के सहायनीय उद्देश्य को विशेष रूप से माना था । “निःशुल्क दिवसों” की 3 दिनों तक की कमी केवल टिप्पणी ‘क’-1(क) में निर्दिष्ट स्थलों के लिए ही है; ‘क’-1(ख) में यह 5 दिन; ‘क’-1(ग) में यह 10 दिन है; और टिप्पणी ‘ख’ के अधीन आने वाले मामलों में यह 30 दिन है । न्यासी मंडल, जिसने इस प्रश्न पर भी गौर किया था, इस बात से संतुष्ट था कि संदर्भित ‘निःशुल्क दिवस’ पोतों के लिए समुद्री यात्रा अथवा बर्थिंग हेतु औपचारिकताएं पूरी करने के लिए पर्याप्त हैं । इस पृष्ठभूमि में देखने पर प्रस्तावित दरों की वृद्धि होते हुए भी इस पर कि वे अवस्थानिक कारक पर भी आधारित हैं, प्रस्तावित “निःशुल्क दिवस” स्वीकार्य हैं ।

(ix) आईएनएसए ने रियायत के बिना विचार किए जा रहे नियमित लैश बार्ज प्रचालन के बारे में और उन्हें प्रतिस्पर्धी के रूप में अनुचित (दोहरा) लाभ प्राप्त करने से बचाने के लिए जहाजों के समान माने जाने पर विशिष्ट मुद्दा उठाया है और मांग की है कि “क” के अधीन टिप्पणी को लैश बार्ज द्वारा ऐसे किसी प्रयोग से बचाने के लिए विस्तारित किया जाना चाहिए । टिप्पणी ‘क’ में दिए गए शब्दों में ऐसी कोई अस्पष्टता दिखाई नहीं देती है ।

8. परिणामतः और उपर्युक्त कारणों को देखते हुए लंगरगाह शुल्कों की अनुसूची को संशोधित करने के एमबीपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन किया जाता है ।

9. इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित लंगरगाह अनुसूची इस आदेश के साथ अनुबंध के रूप में संलग्न है ।

10. एमबीपीटी को अपने दरों के मान में संशोधित लंगरगाह शुल्कों की अनुसूची शामिल करने का निर्देश दिया जाता है ।

11. संशोधित लंगरगाह शुल्क इस आदेश के भारत के राजपत्र में प्रकाशन की तारीख से 30 दिन समाप्त होने के पश्चात् लागू होंगे ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[सं० विज्ञापन/3/4/असाधारण/143/2000]

अनुबंध

लंगरगाह शुल्कों की अनुसूची

- (क) लैश बार्ज अथवा डम्ब बार्ज को छोड़कर यदि कोई पोत या स्वतः प्रोपल बार्ज नीचे दी गई तालिका के कॉलम संख्या 2 में दर्शाए गए किसी लंगरगाह स्थल पर ठहरता है, तब लंगरगाह शुल्क कॉलम 3 वही के अनुसार लगाए जाएंगे ।

	लंगरगाह स्थल	दरें		
(1)	(2)		(3)	
		ठहरने की अवधि	तटीय/अन्तर्देशीय पोत	विदेश जाने वाले पोत
(क)	ए. बी. सी. डी. ई. एफ. जी. टीए1, टीए2, नया विस्फोटक करंजा	3 दिन तक चौथे दिन से 30वें दिन तक 30वें दिन से आगे	निःशुल्क प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 10 पैसे प्रति जीआरटी प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 20 पैसे प्रति जीआरटी	निःशुल्क प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 1 अमरीकी सेंट प्रति जीआरटी प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 2 अमरीकी सेंट प्रति जीआरटी
(ख)	एच. आई. जे. के. वी. ड ल्यू. एक्स. वाई. जेड	5 दिन तक छठे दिन से आगे	निःशुल्क प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 10 पैसे प्रति जीआरटी	निःशुल्क प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 1 अमरीकी सेंट प्रति जीआरटी

(ग)	एल,एम,(न्यू पीर पाऊ में एन1,एन2,एन3) एन1(बॉउ), एन2(बॉउ), उत्तर एन3,ओ,पी,क्यू, आर,एल/एफ 2 दारुखाना से परे कोल बंडर से परे हेय बंडर से परे कसारा बेसिन से परे नौका घाट से परे मझगांव और पी एवं वी चैनल से परे	5 दिन तक	निःशुल्क	निःशुल्क
		छठे दिन से 30वें दिन तक	प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 5 पैसे प्रति जीआरटी	प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 0.5 अमरीकी सेंट प्रति जीआरटी
		30वें दिन से आगे	प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 10 पैसे प्रति जीआरटी	प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 1 अमरीकी सेंट प्रति जीआरटी

(ख) यदि कोई लैश बार्ज अथवा डम्ब बार्ज नीचे दी गई तालिका के कॉलम संख्या 1 में दर्शाए गए किसी लंगरगाह स्थल पर ठहरता है, तब लंगरगाह शुल्क कॉलम 2 वही के अनुसार लगाए जाएंगे ।

लंगरगाह स्थल	दरें		
(1)	(2)		
	ठहरने की अवधि	तटीय/अन्तर्देशीय पोत	विदेश जाने वाला पोत
दारुखाना से परे कोल बंडर से परे हेय बंडर से परे कसारा बेसिन से परे नौका घाट से परे मझगांव और पी एवं वी चैनल से परे	5 दिन तक	निःशुल्क	निःशुल्क
	छठे दिन से 60वें दिन तक	प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 2 पैसे प्रति जीआरटी	प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 0.25 अमरीकी सेंट प्रति जीआरटी
	60वें दिन से आगे	प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 4 पैसे प्रति जीआरटी	प्रतिदिन या उसके भाग के लिए 0.5 अमरीकी सेंट प्रति जीआरटी

(ग) किसी भी आकार वाला प्रत्येक पोत, नौका, बार्ज और क्राफ्ट, जोकि मुंबई पत्तन को छोड़कर किन्हीं अन्य पत्तनों को कार्गो की दुलाई के लिए मध्यधारा में माल उतारने के कार्य में लगा हुआ है, उनके कार्य न करने की अवधि के दौरान लंगरगाह स्थल के आधार पर लंगर डालने के पहले दिन से उपर्युक्त (क) के अनुसार लंगरगाह शुल्क वसूल किया जाएगा और कोई निःशुल्क दिवस अनुमत्य नहीं होंगे । यह विभेदक प्रशुल्क मुंबई पत्तन में आने वाले बार्जों पर लागू नहीं होगा ।

टिप्पणी (I) किसी लंगरगाह में किसी पोत के ठहरने की अवधि की गणना करने के प्रयोजन हेतु

- (1) 'दिन' से अभिप्राय एक कैलेण्डर दिन से है, अर्थात् किसी दिन की आधी रात से अगले दिन की आधी रात तक की अवधि;
 - (2) अनुसूची में उल्लिखित निःशुल्क दिनों की अवधि, जिस दिन पोत लंगर डालना पूरा करता है उसके अगले दिन की आधी रात से मानी जाएगी;
 - (3) जिस दिन पोत लंगरगाह खाली करता है और पत्तन से बाहर चला जाता है, वह दिन लंगरगाह शुल्क लगाने के लिए अवधि के प्रयोजनार्थ गिना जाएगा;
 - (4) किसी पोत के लंगरगाह में बर्थ ले कर ठहरने या शुष्क गोदी में प्रवेश करने और तत्पश्चात् उसी लंगरगाह अथवा अन्य लंगरगाह में वापस आने पर पोत के लंगरगाह से दूर रहने के दिनों की संख्या को शामिल नहीं किया जाएगा, परंतु ऐसे शामिल न किए जाने को छोड़कर अधिभोग की अवधि को लंगरगाह शुल्क का परिकलन करने के लिए लगातार अवधि के रूप में माना जाएगा;
 - (5) जिस दिन पोत लंगरगाह छोड़ता है और बर्थ लेता है अथवा शुष्क गोदी में प्रवेश करता है और जिस दिन पुनः लंगरगाह में आता है, उसे एक दिन गिना जाएगा;
 - (6) लंगरगाह शुल्क लगाने के लिए बार्ज को कार्गो उतारने अथवा ईंधन, पानी और वस्तुओं की आपूर्ति के प्रयोजनार्थ मुंबई पत्तन की सीमाओं के भीतर प्रचालन करने वाला क्राफ्ट माना जाता है, परंतु कार्गो की दुलाई के सभी प्रयोजनों के लिए मुंबई पत्तन की सीमा के बाहर बड़े पोत (मदर शिप) द्वारा उतारे गए अथवा लादे गए लैश या अन्य किसी प्रकार के बार्ज/बोट इसमें शामिल नहीं होंगे;
 - (7) जिस पोत, बोट, बार्ज और क्राफ्ट (लैश बार्ज सहित) ने मुंबई पत्तन पोर्टलिटिज, टग सहायता, टॉवेज मूरिंग और अन्य सेवाएं शुल्क आदेश, 1998 की तालिका XVIII के अनुसार पानी की दुलाई के लिए लाइसेंस शुल्क का भुगतान कर दिया है, उनसे कोई लंगरगाह शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा;
 - (8) भारतीय नौसेना पोत तथा तटरक्षक पोत के रूप में वर्गीकृत पोत से कोई लंगरगाह शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा; और
 - (9) एमएफएल क्षेत्र में किसी भी पोत/जहाज से कोई लंगरगाह शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा ।
- (II) पोत वर्गीकरण पूरी तरह पोत के प्रमाणन के अनुसार किया जाएगा ।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

New Delhi, the 29th May, 2000

No. TAMP/2/97-MBPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Mumbai Port Trust to revise the schedule of Anchorage Fees, as in the Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No. TAMP/2/97-MBPT****The Mumbai Port Trust (MBPT)**

—

Applicant**O R D E R**

(Passed on this 12th day of May 2000)

This Authority considered a proposal of the Mumbai Port Trust (MBPT) for revision of composite towage and pilotage charges and an Order was passed on 27 October 98. While approving a 10% increase in vessel related charges, we did not accept to the proposal of the MBPT to increase the levy of Anchorage charge. The decisions of the Authority contained in the said Order are summarised below:

- (i). The proposal for a 10% increase is approved.
- (ii). The proposal for rounding off fractions is not approved.
- (iii). The proposed increase in the levy of Anchorage charge is found to be too high.

Likewise, the proposed reduction in the 'free days' at the Anchorage is found to be too drastic. Since the reduction proposed is ad hoc and not based on any rationale, a reduction from 10 to 5 [and, not 3] will appear to be adequate, especially in the backdrop of the increase proposed in the charge.

While the objective of reducing congestion at the Anchorage is laudable, it will be preferable to distinguish between better-located Anchorages and other Anchorages and levy differential charges accordingly. For example, the port can consider prescribing a higher rate and a shorter 'free period' for Anchorages which are closer to the docks and on either side of the main harbour channel; and, a lower rate with a longer 'free period' for other Anchorages.

The MBPT is required to reformulate their proposal accordingly.

In the meanwhile, to ensure that the port does not lose legitimate revenue earnings, a revised Anchorage charge at half the rate proposed is approved as an interim arrangement. In other words, it will now be 10 paise or one U.S. cent per GRT per day from the

6th day to the 30th day and at double the rate per GRT per day thereafter.

2. Accordingly, the MBPT has sent a revised proposal for review of Anchorage fees. In the revised proposal, the Anchorages have been grouped with reference to their depth and utility. Group (a) covers deep Anchorages used extensively for cargo work; Group (b) were the slightly shallow Anchorages generally used for repairs and for cargo work by smaller vessels; and, Group (c) were the shallow Anchorages used by smaller vessels and self propelled barges. The proposal was approved by the Board of Trustees for the Port of Mumbai in its meeting held on 27 July 99.

3. In accordance with the procedure prescribed, the proposal was circulated to various port users. Comments received from them are summarised below:-

The Shipping Corporation of India (SCI)

- (i). There has been a sea change in the conditions at Mumbai Port and its Anchorage area. In fact, the situation in 1999 was that the Anchorage area of the port was virtually empty due to reduced level of traffic at the port. Even during the monsoon period there is no congestion in the port. It is unlikely that Mumbai port will see a surge in business during the year 2000 because of which the Anchorage berths will be congested.
- (ii). The revision of Anchorage fees by 100% has been allowed by the TAMP on 30.11.98. The free days have been reduced from 10 days to 5 days (50% reduction)
- (iii). If the TAMP agrees to the revised proposal of MBPT, it will mean a 200% increase of rates in a span to two years.
- (iv). It is suggested that for Anchorages under Sr. No. A 1(a) and 1(b), the charges be fixed for 4th day upto 30th day at 7.5 paise per GRT and 0.75 US Cents per GRT per day or part thereof respectively. For the 30th day and beyond, the charges may be fixed at 15 paise per GRT and 1.5 US Cents per GRT per day or part thereof respectively.
- (v). Rates must remain unchanged for a period of not less than 2 years from the day of notification of the TAMP order.

The Indian National Shipowners' Association (INSA)

- (i). Note under 'A' where reference to Lash Barge needs clarifications as it may get misused. Lash Barge could be operating under its name in conjunction with Lash mother ship when it is conveying import / export. Reference to "Lash Barge" under 'A' concerns to such barges in name only but are now

being utilised as Dumb Barges. Mother ships have sold the Lash Barge to local operators who now use them mainly as Dumb Barges. Regular Lash Barges operation as such may have to be considered without concession and be treated on par with ships to avoid it gaining undue double advantage as competitors.

- (ii). Note under 'C' is harsh. They too can be charged as per item 'B' to meet the ends of parties.

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

The Container Shipping Lines Association has no comments to offer on this proposal.

4. Comments received from the SCI and the INSA were sent to the MBPT by way of feedback information. Further comments of the MBPT in this regard are summarised below:

- (i). The SCI's contention that Anchorage points are under utilised at Mumbai, etc., is not acceptable. From April 1999 to November 1999, the Port has handled a total number of 2,655 vessels, out of which 218 have had cargo operations in stream. Even during monsoon period, vessels have done lighterage operations.
- (ii). The revision in Anchorage fees approved by TAMP in 1998 was not 100% as contended by SCI. From a fixed rate per day it was made on the basis of GRT. The increase becomes 100% only in respect of larger vessels above 24,000 GRT. In the proposed rates these charges work out to even less than the existing rates in respect of certain Anchorages. SCI's contention that the proposed rates approved will lead to increase by 200% within two years is not correct.
- (iii). The charges have been prescribed after analysing the commercial utility of the Anchorage points. These charges are recoverable after lapse of the free period allowed for the vessel's stay, which is sufficient to complete the formalities for voyage or berthing. In fact, idling vessels are to be charged higher according to the commercial utility of Anchorage points occupied by them.
- (iv). In the near future, bigger ships needing deeper draft may visit the Mumbai harbour. Since the vessels cannot be berthed inside the docks, they will have to discharge the cargo in midstream. With a view to obviate diversion of such vessels and to encourage discharge of cargo in midstream, the rates have been prescribed on GRT basis after allowing a certain free period.

Since charges are recoverable on GRT basis, smaller the size of a barge lesser will be the amount recoverable from it; and, thus,

there is no undue advantage to the lash barges as stated by the INSA. All due consideration while prescribing rates for dumb barges and lash barges has been given by the MBPT.

- (vi). The note under (C) has been incorporated with a view to discourage idling of barges and boats which are engaged in lighterage operations for conveyance of cargo to ports other than Mumbai. Since charges prescribed herein are not recovered while the barges are engaged in cargo operation, INSA's suggestion to bring this levy of charge under clause (B) will not be in order.

6. A joint hearing in this case was held in Mumbai on 6 March 2000. During the joint hearing, the following submissions were made:

Mumbai Port Trust

- (i). The proposal of the Port is in terms of TAMP's Order.
- (ii). We want to decongest the Anchorage.
- (iii). There is no confusion about LASH barge – what becomes a dumb barge will not be treated as a LASH Barge.
- (iv). There is no 200% increase. Only 24,000 GRT and above will pay more; not others.
- (v). We have spent a lot of money on dredging. The lines must now have a judicious berthing approach.
- (vi). We do not want our Anchorage to be cluttered with sub standard vessels. Therefore, higher rates are proposed.

Shipping Corporation of India

- (i). Anchorage is not congested at all.
- (ii). Reduction in Free days and increase in rates put double burden on the lines.
- (iii). We have no objection if there is a differential for transshipment barges and barges coming into MBPT. Note C is not clear. Let it be unambiguously stated.
- (iv). LASH barge even after becoming a dumb barge will exploit the provisions in Note 'A' (MBPT clarifies that it will go strictly by the Certification)
- (v). LASH Barges shall not get any concession even for fleeting. We like TAMP to develop a uniform practice.

Indian National Shipowners Association

We totally endorse the views of the SCI.

The Container Shipping Lines Association

The Port must reduce the costs instead of increasing the Tariff.

Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Intermodal Agents' Association

- (i). We agree with the CSLA. Nothing is being done to reduce the costs.
- (ii). There is no need for a differential rate at all. It will cause billing problems. There is no congestion. MBPT should have one rate.
- (iii). Ships cannot afford to idle at Anchorage. There is no scope for congestion.
- (iv). The line will always go to cheaper Anchorage irrespective of grouping. (But as clarified by the MBPT, the cheaper sites cannot operate during the monsoon period).
- (v). MBPT has no traffic. If ships want to come to Anchorage, they must be encouraged.

7. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and on the basis of a collective application of mind, the following position is seen to emerge:

- (i). The proposal has been received as per the direction given by this Authority in its earlier Order dated 27 October 98.
- (ii). The various locations at the Anchorage have been graded with reference to the draft factor as also the location factor (i.e., proximity to the docks and on either side of the main harbour channel). The MBPT has, incidentally, recognised the need for such rationalisation in the context of the emerging traffic of big vessels which may not be able to go into the docks.
- (iii). Referring to the declining traffic at the MBPT, the SCI and the INSA have questioned the need for such rationalisation on the ground that there is no congestion at the Anchorage at all. The MBPT has cited data to show that this is not so. Be that as it may, there can be no objection to having a rationalised arrangement for keeping vessels at the Anchorage. This will smoothen operations irrespective of ups and downs in traffic.

- (iv). Questioning the logic of the arrangement relating to differential rates, the MANSA has pointed out that vessels will always opt for the cheapest site. The purport of this contention is not clearly discernible. As has been pointed out at (ii) above, the differentiation has been introduced with reference to factors like proximate location, draft, etc. Within the system envisaged, vessels will obviously have their options. There need be no objection to a vessel choosing the cheapest site relevant to its purpose and requirement. In this context, it is also relevant to recognise that many of the cheaper sites are stated to inoperable during the monsoon period. There is thus a logic in the arrangement proposed which has apparently escaped the attention of the MANSA.
- (v). The SCI and the INSA have described the revision as being excessive; a 100% increase in 1988; and, another 100% increase proposed now. In the light of the fact that 'free days' are also proposed to be reduced, such a steep increase will become unbearable.

As has been pointed by the MBPT in its reply, the increase in Anchorage fee approved in 1998 was not 100%. From a fixed rate per day, it was changed to be based on the GRT of the vessel. The increase becomes 100% only in respect of larger vessels above 24,000 GRT. Significantly, in the proposed rates, these charges work out to even less than the existing rates for some vessels at certain Anchorage-sites.

- (vi). An apprehension has been voiced by the INSA that conversion of Lash Barges into Dumb Barges will give them scope to exploit the provisions. The MBPT has discounted this apprehension. They have categorically stated that Lash Barges converted as Dumb Barges will not be allowed to take any undue advantage. The MBPT has given an assurance that it will go strictly by the Certification of the vessel. The INSA has accepted this assurance subject to the understanding that it will be so incorporated specifically in the (revised) Schedule of Anchorage Fees. This is a reasonable requirement.
- (vii). Both INSA and SCI have also some reservation about the Note 'C' proposed. In their opinion, its provisions are too harsh; it will be better to cover such cases also in Note 'B'. This apprehension, again, has been adequately allayed by the MBPT with the clarification that the differential rate has been proposed only for 'Transshipment Barges'; Note 'C' will not affect barges coming into the MBPT. The SCI and the INSA have accepted this clarification subject to the understanding that there will be such an unambiguous statement added to Note 'C'. This is also a reasonable requirement.

- (viii). There is also an objection to the proposed reduction in 'free days'. But, it cannot be said to be reasonable as the other objections by the INSA and the SCI. This issue was considered by the Authority even while passing the earlier Order on 27 October 98. That Order specifically recognised the laudable objective of reducing congestion at the Anchorage. The reduction of 'free days' to 3 is only for the sites specified in Note A-1(a); in A-1(b) it is 5 days; in A-1(c) it is 10 days; and in cases coming under Note 'B', it is 30 days. The Board of Trustees which had also gone into this question, was satisfied that the 'free days' in reference are enough for vessels to complete formalities for voyage or for berthing. Seen in this backdrop, notwithstanding the increase of rates proposed, based as they are on a locational factor also, the 'free days' proposed are acceptable.
- (ix). The INSA has raised a specific point about regular Lash Barge operation being considered without concession and being treated on par with ships to avoid it gaining undue (double) advantage as competitors, and demanded that the Note under 'A' must be elaborated to prevent any such exploitation by Lash Barges. In the given wording of the Note 'A', no such ambiguity is apparent.

8. In the result, and for the reasons given above, the proposal of the MBPT to revise the schedule of Anchorage Fees is approved.

9. The revised Anchorage Schedule approved by this Authority is attached as an Annex to this Order.

10. The MBPT is directed to incorporate the revised Schedule of Anchorage Fees in its Scale of Rates.

11. The revised Anchorage Fees shall come into effect after the expiry of 30 days from the date of publication of this Order in the Gazette of India.

S. SATHYAM, Chairman

[No. Advt/III/IV/Exty/143/2000]

ANNEXURE

SCHEDULE OF ANCHORAGE FEES

- (A) If any vessel or self propelled barge except Lash Barge or Dumb Barge remains at any anchorage points shown in column No.2 of the table below anchorage fees shall be levied as per column 3 ibid.

Anchorage point	Rates		
	Period of stay	Coastal/Inland vessel	Foreign going vessel
(a) A,B,C,D,E,F,G,TA1,TA2, New explosive Karanja	Upto 3 days	Free	Free
	From 4 th day upto 30 th day	10 Paise per GRT per day or part thereof	1 US Cent per GRT per day or part thereof
	Beyond 30 th day	20 Paise per GRT per day or part thereof	2 US Cent per GRT per day or part thereof
(b) H,I,J,K,V,W,X,Y,Z.	Upto 5 days	Free	Free
	From 6 th day onwards	10 Paise per GRT per day or part thereof	1 US Cent per GRT per day or part thereof
(c) L,M, (N1,N2,N3 at New Pir Pau) N1(BUOY), N2 (BUOY),North N3, O, P, Q, R, L/F2.	Upto 5 days	Free	Free
OFF DARUKHANA	From 6 th day upto 30 th day	5 Paise per GRT per day or part thereof	0.5 US Cent per GRT per day or part thereof
OFF COAL BUNDER			
OFF HAY BUNDER			
OFF KASARA BASIN	Beyond 30 th day	10 Paise per GRT per day or part thereof	1 US Cent per GRT per day or part thereof
OFF FERRY WHARF			
OFF MAZAGAO			
AND			
P & V CHANNEL			

(B) If any Lash Barge or Dumb Barge remains at any of the anchorage points mentioned in column No.1 of table below, anchorage fees shall be levied as per column No.2 ibid.

Anchorage point (1)	Rates (2)		
	Period of stay	Coastal/Inland vessel	Foreign going vessel
OFF DARUKHANA	Upto 5 days	free	Free
OFF COAL BUNDER			
OFF HAY BUNDER			
OFF KASARA BASIN	From 6 th day upto 60 th day	2 Paise per GRT per day or part thereof	0.25 US Cent per GRT per day or part thereof
OFF FERRY WHARF			
OFF MAZAGAO			
AND			
P & V CHANNEL	Beyond 60 th day	4 Paise per GRT per day or part thereof	0.5 US Cent per GRT per day or part thereof

- (C) Every Vessel, Boat, Barge and craft irrespective of the size or the GRT, engaged in Lighterage operations in midstream for conveyance of cargo to the Ports other than Mumbai Port shall during the period of their not working cargo be charged anchorage fees as per (A) above depending on the place of anchorage from first day of anchorage and no free days shall be allowed. This differential tariff will not apply to barges coming into the Mumbai Port.

NOTES (I) For the purpose of calculating the period of stay of a vessel at an anchorage :

- (1) 'day' means a calendar day, i.e. the period from the mid night of a day to the midnight of the following day ;
 - (2) the period of free days mentioned in the schedule will be reckoned from the midnight of the day following the day on which the vessel completes its anchorage ;
 - (3) the day on which the vessel vacates and sails out of the Port will be counted for the purpose of the period for the levy of the anchorage fees ;
 - (4) in the event of a vessel which had stayed at an anchorage taking berth or entering a dry dock and returning thereafter either to the same anchorage or to another anchorage, the number of days the vessel was away from the anchorage will be excluded, but the period of occupation except for such exclusion will be treated as a continuous period for computing the Anchorage Fees ;
 - (5) the day on which a vessel leaves an anchorage and takes berth or enters a dry dock and the day it takes anchorage again will be counted as one day ;
 - (6) for levy of anchorage fees, a barge is a craft operating within the limits of Mumbai Port for the purpose of lighterage of cargo or supply of fuel, water and provisions but shall not include lash or any other type of barges/boats discharged or loaded by mother ships outside the limit of Mumbai Port for all purposes of conveyance of cargoes ;
 - (7) no anchorage fees will be recoverable from the vessel, boat, barge and craft (including lash barge) which has paid the licence fees for water conveyance as per table XIII of Port of Mumbai Pilotage, Tug Assistance, Towage, Mooring and other services fees order 1998 ;
 - (8) no anchorage fees will be charged to the vessel classified as Indian Naval Vessels and Coast Guard Vessels ; and,
 - (9) no anchorage fees will be charged to the vessels/ships at MFL area.
- (II) Vessel classification will be strictly in accordance with the Certification of the Vessels.